

АВТОМОБИЛИ СТРАНЫ СОВЕТОВ

Л. М. Шугуров
в П. Ширшов

АВТО МОБИЛИ СТРАНЫ СОВЕТОВ

Издательство
ДОСААФ СССР
Москва
1983

машин «Руссо-Балт» было применение алюминиевых сплавов для поршней (в опытном порядке), картеров двигателя и коробки передач; цепной передачи к распределительному валу; а также широкое использование шарикоподшипников в коробке передач, переднем и заднем мостах; подвески заднего моста на трех рессорах; кроме того, устанавливались по заказу электрическое освещение и пружинный стартер двигателя.

Машины «Руссо-Балт» имели исключительно высокую надежность и прочность. Рекорд долговечности установила машина с шасси № 14 из третьей серии завода. На ней журналист и спортсмен Андрей Платонович Нагель проехал по дорогам Центральной Европы, Северной Африки менее чем за четыре года (с июня 1910 по январь 1914 г.) в общей сложности 80 000 км без капитального ремонта. На страницах журнала «Аэро и автомобильная жизнь» в 1911 г. он писал: «...для среднего провинциального русского клиента не столько важно получить автомобиль «новейшей марки», сколько автомобиль, приспособленный к тем условиям, в которых ему придется работать». И «Руссо-Балт» показал себя именно такой машиной.

Сколько же всего автомобилей построил за шесть лет РБВЗ? Ранее считали, что 451 машину. Но эти данные не являются полными. Общее число автомобилей, изготовленных РБВЗ по всем заказам, составило на основе анализа, проведенного Л. М. Шугуровым, примерно 700—800 машин.

В 1915 г. в связи с военными действиями РБВЗ был эвакуирован из Риги. Часть оборудования вывезли

в Тверь, автомобильный же отдел — на дочернее предприятие в Петроград, часть — на строившийся для выпуска легковых «руссо-балтов» завод в Филях под Москвой.

В настоящее время сохранились лишь две машины РБВЗ: одна — легковая модель К12/20 1911 г. — экспонируется в Политехническом музее Москвы, другая — пожарный автомобиль на шасси модели «Д» 1912 г. — находится в Риге в музее пожарной техники.

Заслуживает внимания еще одно предприятие — «Русский автомобильный завод И. П. Пузырева» (РАЗИПП) в Петербурге. Он небольшими партиями (8—10 штук в год) строил легковые автомобили, изготовлял своими силами все детали и узлы, кроме магнето, карбюраторов, шин и лонжеронов рамы, выпустив около четырех десятков машин.

Иван Петрович Пузырев, начав с ремонта машин и изготовления запасных частей к ним, в 1911 г. выпустил легковой автомобиль модели 28/35 (см. табл. 1). Он поставил перед собой задачу — создать особо выносливую конструкцию, специально приспособленную к дорожным условиям дореволюционной России. Сам завод был невелик: в 1912 г. на нем работало 98 человек, территория РАЗИПП занимала 0,54 га. Годовой выпуск РАЗИПП исчислялся десятками машин с кузовами фаэтон, торпедо и лимузин. На автомобиле с кузовом торпедо Пузырев в 1912 г. совершил поездку из Петербурга в Париж и обратно.

Из передовых конструктивных решений, использованных на моделях марки «Пузырев», следует

отметить установку шестерен постоянного зацепления, включающихся кулачковыми муфтами; полуосей полностью разгруженного типа; алюминиевых картеров двигателя, коробки передач, дифференциала. Рычаги переключения передач и тормоза размещались не снаружи, а внутри кузова, что для своего времени также являлось новинкой. В 1913 г. на IV Международной автомобильной выставке в Петербурге Пузырев экспонировал спортивное шасси с верхнеклапанным двигателем. Там же демонстрировались еще две машины модели А28/40: с закрытым кузовом лимузин и открытый 7-местный торпедо. Автомобили И. П. Пузырева отличались простотой устройства, высокой прочностью и имели очень большой (320 мм) дорожный просвет. Рекламные проспекты РАЗИПП подчеркивали, что машины построены по собственным, разработанным на заводе чертежам, а не купленным или заимствованным у иностранной фирмы. Автомобили были изготовлены полностью из отечественных материалов, и на предприятии не работало ни одного иностранного специалиста. К сожалению, РАЗИПП в 1914 г. сгорел вместе с восемью готовыми автомобилями и еще пятнадцатью комплектами деталей. Вскоре умер и владелец завода. После восстановления РАЗИПП перешел на ремонт машин.

Строить автомобили в период 1909—1914 гг. пытались петербургский завод дизелей «Нобель», орловский промышленник Михаил Михайлович Хрущов (он построил пять машин), московский экипажный фабрикант Петр Петрович Ильин (1886—1950 гг.) и другие

предприниматели. Дальше постройки опытных образцов дело, как правило, не двигалось. Лишь Ильин в 1910—1913 гг. вел сборку шасси из деталей французского завода «Ля Бюир».

В общей сложности за 20 лет (с 1896 по 1915 г.) промышленность России выпустила немногим более тысячи автомобилей. В чем же заключались причины ее отставания от других стран в области автомобилестроения? Почему даже такие мощные предприятия, как РБВЗ и «Г. А. Лесснер», строили сравнительно немного машин? Русско-Балтийский вагонный завод, например, постоянно сталкивался с нехваткой легированных сталей, инструмента, комплектующих изделий. Покупать их за границей (так он делал на первых порах, и так практикуют сегодня многие зарубежные автозаводы) было слишком дорого, так как царское правительство на ввоз в страну отдельных частей автомобиля ввело высокие пошлины, которые в несколько раз превышали сборы за импорт тех же частей, поступавших в Россию в виде собранного автомобиля. Вследствие такой политики было гораздо выгоднее ввозить в страну иностранные машины, нежели развивать собственное производство. Поэтому и доля отечественных машин в парке страны составляла не более 10%. Пополнение парка шло главным образом за счет импорта: так в 1911 г. ввезено 2717 машин, 1912 г. — 3440, 1913 г. — 5416 и 1914 г. — 4590.

Трудность ремонта и обеспечения парка запасными частями из-за его разномарочности (в России эксплуатировались модели приблизительно 300 фирм) и нехватка автомобилей дали о себе знать в годы пер-